

системы (ЭС) функционирующей в режиме реального времени (on-line).

Использование ЭС on-line позволит отслеживать большой поток быстро меняющихся параметров, принимать необходимые и своевременные решения по управлению грузопотоками в ситилогистической системе Приазовья, например, формировать рациональные маршруты доставки с учетом снижения воздействия вредных и опасных факторов грузопотоков на организм людей, управлять движением транспорта в режиме реального времени с целью уменьшения заторов и снижения времени простоев, формировать процесс управления подъезда к морскому порту и процесс перегрузочных работ с автотранспортом на грузовых фронтах морского порта, что позволит избежать простоя грузового транспорта на подъездах к порту, т.е. среди жилого сектора города.

ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИНЕЙНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА ПРОМЫШЛЕННЫХ РАЙОНОВ В СИТИЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ.

М.В.Помазков, доцент, к.т.н., ГВУЗ «ПГТУ», Е.А. Романенко,
старший преподаватель ГВУЗ «ПГТУ»

Линейным элементом транспортного каркаса промышленного ситилогистического района (ТКПСР), являются улично-дорожные сети. Функциональность ТКПСР во многом предопределяется наличием широкого спектра факторов, определяющих современные требования промышленного района к транспортным коммуникациям. К таким факторам относятся: экологическая безопасность, степень благоустройства дорог их интеграция в городскую среду, сохранение архитектурного наследия, обеспечения безопасных и комфортных условий движения подвижного состава.

Современное состояние линейных элементов ТКПСР, характеризуется низким показателем развития улично-дорожной сети. Отсутствие развитой сети ТКПСР приводит к тому, что движение как внутреннего транспорта, так и внешнего – транзита обслуживается сетью улиц, в первую очередь жилых и центральных районов. Нарушается важнейший принцип функциональной специализации различных классов улиц и дорог ТКПСР, который положен в основу как норм проектирования улично-дорожной сети, так и современных принципов организации дорожного движения.

Таблица 1 – Классификация линейных элементов ТКПСР

Категория улиц	Основное назначение улиц	Транспортная характеристика
МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ		
Общегородского значения	Основные транспортные и функционально-планировочные оси города. Формируют направления преимущественного развития Московской системы расселения. Обеспечивают международные, республиканские, региональные и городские связи. Имеют выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в регионе.	Пропуск всех видов транспорта. Движение непрерывное. Пересечения с магистральными улицами в разных уровнях. (100 км/ч)
II класса	Основные транспортные каналы города. Обеспечивают связи различных функционально-планировочных частей города. Могут иметь выходы на внешние автомобильные дороги.	Пропуск всех видов транспорта. Режим движения - непрерывный и регулируемый. Пересечения с магистральными улицами - в одном и разных уровнях. (80-100 км/ч)
Районного значения	Основные оси районов. Обеспечивают связи в пределах жилых районов и производственных зон, а также между ними.	Пропуск всех видов транспорта. Режим движения регулируемый. (60-70 км/ч)
УЛИЦЫ И ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ		
Улицы в жилой застройке	Транспортные и пешеходные связи в пределах жилых районов и микрорайонов. Связи с магистральными улицами общегородского и районного значения (за исключением улиц с непрерывным движением транспорта).	Пропуск легкового, специального и обслуживающего район грузового транспорта; в отдельных случаях допускается организация движения массового пассажирского транспорта. (60 км/ч)
Улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах	Транспортные связи в пределах производственных и коммунально-складских зон.	Пропуск всех видов транспорта. (60 км/ч)

Отличительной особенностью линейных элементов ТКПСР в рассматриваемый период, от ранее существующей, есть неоднородность состава транспортных потоков и значительная доля в них грузового транспорта. В настоящий момент структура транспортных потоков в границах ТКПСР сближается (и будет сближаться в дальнейшем) с составом движения в европейских. Таким образом, в будущем в классификационных нормах проектирования ТКПСР придется рассматривать однородный транспортный поток, а дифференциация линейных его элементов будет проводиться с использованием других характеристик.
